



# リニア新幹線はもうやめ時だ 首都圏大深度工事と残土処分



のりものニュース



## 【大きさ】

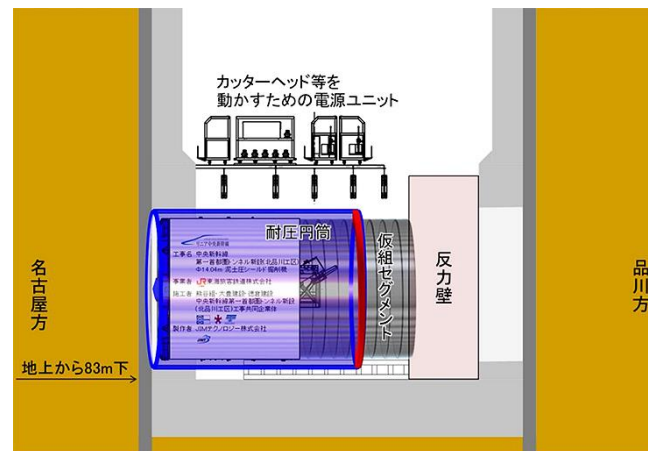
マシン外径 約14m  
機長 約14.5m

## 【掘進速度】

一日当り平均 約20m  
(在来線車両1両分に相当)  
一月当り平均 約400m  
(東海道新幹線車両1編成分に相当)

## 【重量】

マシン重量 約3,000t



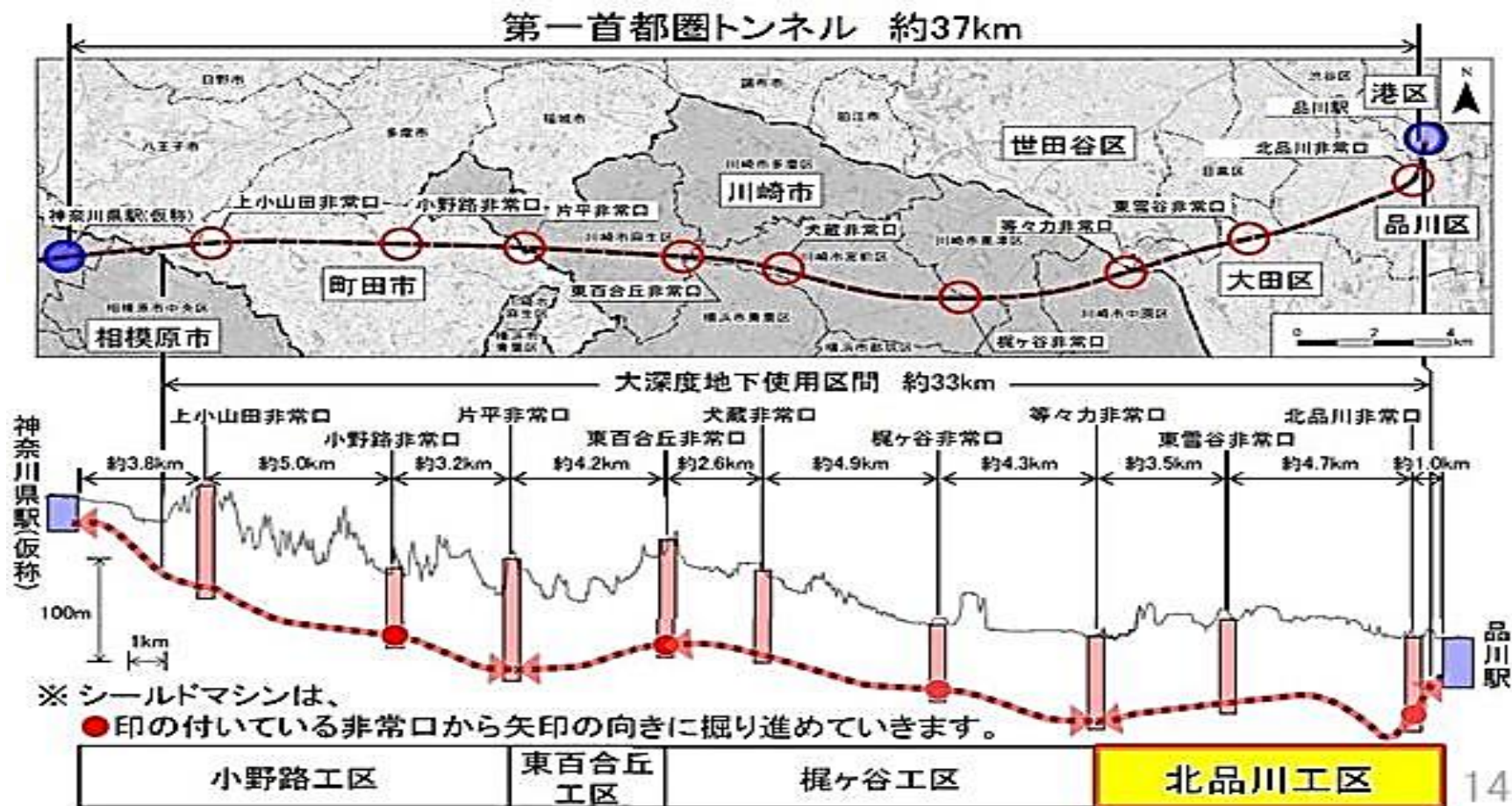
鉄道チャンネル

tetsudo-ch.com

## リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会



# もう少し詳しく説明すると



# 大深度トンネル工事は大幅に遅れている

2021年6月JR東海調査掘進説明会

工事の段階	年度	令和元 (2019)	令和2 (2020)	令和3 (2021)	令和4(2022)年度以降
シールド機組立			☆説明会 [黒塗り]		
発生土積出ヤード整備			☆説明会 [黒塗り]		
安全・安心の取組み			☆説明会		
トンネルの掘進			→ ☆掘進工事説明会(本日)		
調査掘進 確認結果の説明			[黒塗り]	☆説明会	
本格的な掘進 北品川から東雪谷まで 東雪谷への到達と発進 東雪谷から等々力まで 等々力への到達					[黒塗り] 説明会☆ [黒塗り]

# 「神戸送水管大深度工事は工費縮減と 工事短縮につながった」 (国交省)



## 神戸市大容量送水管整備事業

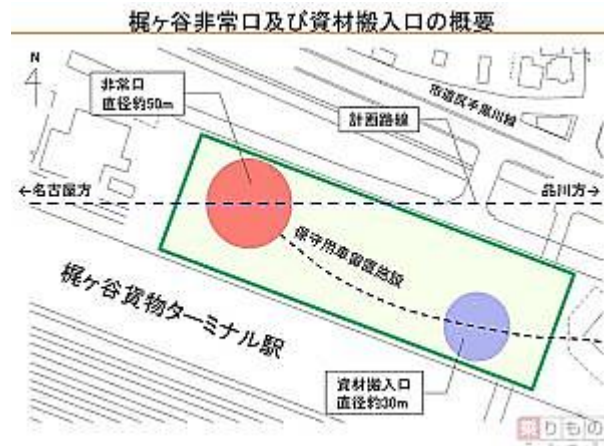
工事区間 12.8km、工期 平成8年度～25年度、工費370億円  
大深度区間は270m、深さ50m、マシン口径2.4m→延長約1km短縮、  
工期は5か月短縮工事費は23.4億円縮減。

大深度トンネル上は大学敷地、民家無し。大深度トンネルの参考にはならず。

# リニア巨大な非常口が川崎に5か所、品川区・大田区に2か所、町田に2か所建設



工事が進んでいる東百合丘非常口～直径39m、深さ80mの巨大な縦穴、この底でシールドマシンを組み立てた。2023年度からトンネル掘削。



# 大深度工事の危険～道路陥没

2020年10月18日 東京調布市

外環道大深度工事が原因で住宅街に  
道路陥没発生、空洞3か所存在

- 地下40～50mの東久留米層  
～「特殊地盤」と言い訳
- 無理やり掘ったことで土の取り込み過ぎ  
～「工事管理に誤り」と指摘された

現場付近の40戸近くの転居を住民に強制  
今後2年間にわたり付近の地盤改良工事



# 調査掘進、家屋調査始める

JR東海は外環道工事事故を見て、2021年8月、説明会を開催し、**調査掘進と家屋調査**開始を表明。家屋調査対象は沿線9千戸あまり。

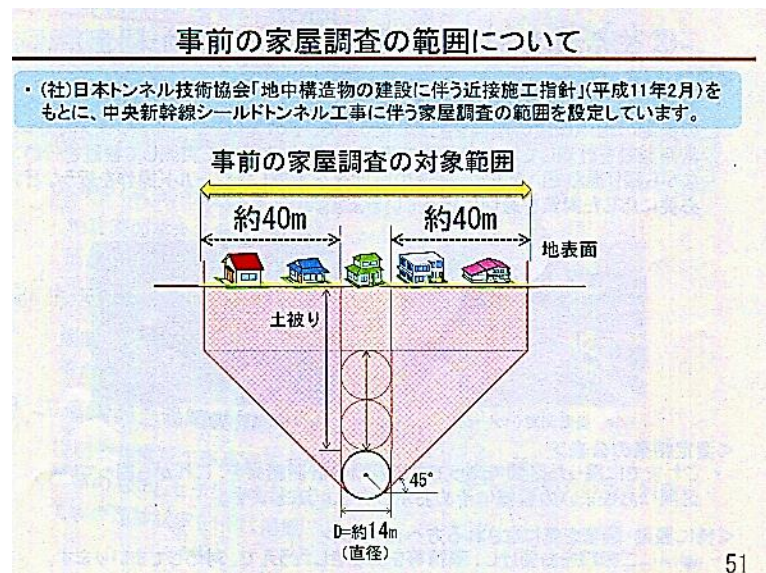
「リニア大深度地下には

特殊地盤はない」

「外環道のような工事

管理ミスはしない」

**住民の不信感深まる**





# 調査掘進は初期掘進である

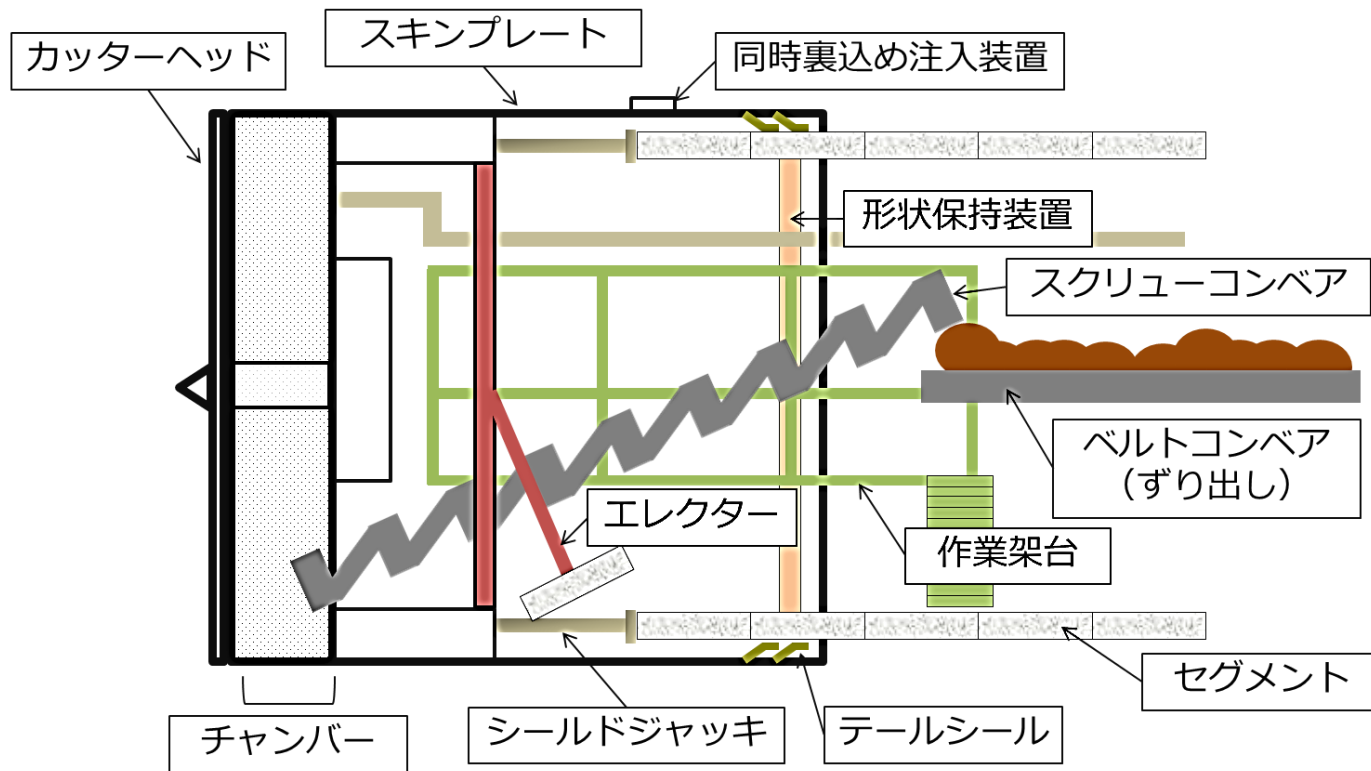


町田市小野路非常口調査掘進



# 泥土圧シールド工法

## リニアのシールドマシンの構造



泥土圧シールド

# 調査掘進説明会（12月17日 麻生小）

Q 「ボーリング調査とN値は問題なかったのか」

A 「今回は固い地盤なので問題はない。地震で緩む可能性は今後検討する」。「特殊地盤は無い」。

Q 「泥土圧などで異常があったら工事を止めるのか」

A 「異常値があれば止めて影響は調べる」

Q 「家屋調査件数は」

A 「対象900軒のうち500軒は応じる意向」

Q 「本工事は24時間行うのか」

A 「そうだ。調査掘進で地上への影響は出ていない」

# 大深度法は事業者保護の悪法である

**大深度法(大深度地下の公的使用に関する特別措置法)は事業者本意の悪法である。**

- 「大深度地下使用(工事、供用)は地上に影響ない」
- 「所有権より使用权を優先」→所有権の侵害。
- 「地表への影響ないので地権者の了解は不要」。
- 「補償は工事实施から1年以内に限る」。  
補償は他の法令による。

「ルート上の家屋調査は事業者の義務ではない」。

「ルート上の不動産取引にあたって、大深度地下にトンネルがあることは重要説明事項ではない」。

(2008年4月公益財団法人不動産流通推進センター)

「大深度トンネルが地価へ影響するというのは風評である。

(JR東海)

# 外環道、リニアと大深度使用認可

2007年6月 国交大臣が神戸大容量送水管建設につき大深度地下使用を認可

2014年3月 外環道建設につき大深度地下使用を認可



2017年2月16日  
外環道シールドマシン  
発進式

発進に抗議する住民



2018年10月 リニア新幹線大深度地下工事の大深度地下使用を認可

# 大深度地下工事のための地質・地盤調査

## 大深度工事のための技術指針

**「100～200m置きにボーリング調査が必要」**

- 「川崎市内のボーリング調査件数は137か所」
- 「JR東海がボーリング調査したのは41か所」
- 「ルート上周辺でJR東海が調査したのは11か所」
- 大深度ルートで調査している箇所が極めて少ない。
- その他の自主調査は非常口周辺に集中。
- JR東海のボーリング調査以外は民間資料を援用。
- 慎重な工事が必要な地域について調査結果がない。

# トンネル工事による道路陥没事故

2008年4月15日川崎市中原区新城で道路陥没事故  
～雨水管トンネル工事が原因。シールドマシンが土砂・

石のとり込み過ぎ。

そして大深度トンネル工事でも



# 調査掘進も課題山積

JR東海は外環道事故を踏まえ、東京・川崎・愛知県春日井で『調査掘進』を開始。本工事につながる初期掘進である。しかし各地で問題が起きている。

○地質調査が不足し、掘り始めてシールドマシン稼働の不具合、シールド機の不良、コンクリートパネルの壁打ちなどで予定通り作業は進んでいない。

## 調査掘進の進み具合と現状

工区	開始日	6月14日	7月19日	8月2日	9月20日	12月11日	目標
北品川	2023年 5月10日	113m	124m	124m	124m	124m	300m
梶ヶ谷	2023年 3月25日	12m	25m	45m	75m	147m	250m
東百合丘	2023年 3月30日	12m	19m	36m	112m	133m	150m
小野路	2023年 7月25日	0m	0m	1m	17m	37m	350m
坂下西	2022年 7月上旬	掘削中断	これまで 40cm掘削				



# リニア建設残土400万立方メートル

川崎市・梶ヶ谷非常口  
掘削残土140万 $m^3$ を  
貨車で川崎港まで運び  
東扇島堀込部の埋立て。  
川崎市は40億円負担。

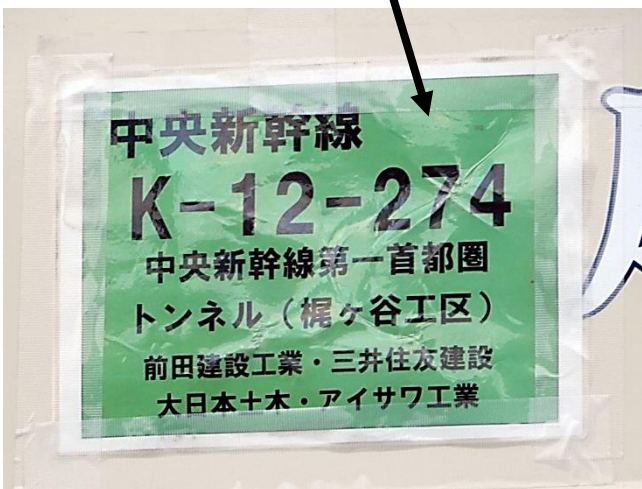


川崎以外神奈川県内の  
一部、東京都内のリニア  
残土600万 $m^3$ は横浜港  
新本牧ふ頭のための埋  
め立て工事に利用。  
横浜市は200億円負担。

# いたずらに発生土を捨てていいのか



中央新幹線  
K-21-355  
中央新幹線第一首都圏  
トンネル（東百合丘工区）  
西松建設・五洋建設



川崎から横浜港にダンプ  
でリニア工事残土を運搬



# 建設発生土の処理～規制緩やか

## 工事発生土

- 建設発生土～再利用  
(埋立、農業用地、盛り土)
- 建設汚泥(分離施設で処理)
- 産業廃棄物(再利用できない)

## 建設発生土規制条例(盛り土条例など)

- 引受先に責任あり、発生者の責任
- 行政のチェックに限界あり→長期間放置

# 大深度工事は進めてはならない

- 大深度工事による地表への影響は事故で立証済み。
- ルートで100～200mおきにボーリング調査をしていない→大深度工事の技術指針にも違反
- 大深度法の適用は憲法違反。  
地権者の了解不要、財産権の侵害、補償に欠陥。  
法律の改正・廃止は国会で決めること。
- 首都圏33キロの大深度トンネルは負の遺産になる。
- 情報隠蔽と住民説明不足は続いている。
- JR東海は調査掘進などを実施、工事強行の構え。